

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

№ 1

Волга М21



ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

DeAGOSTINI

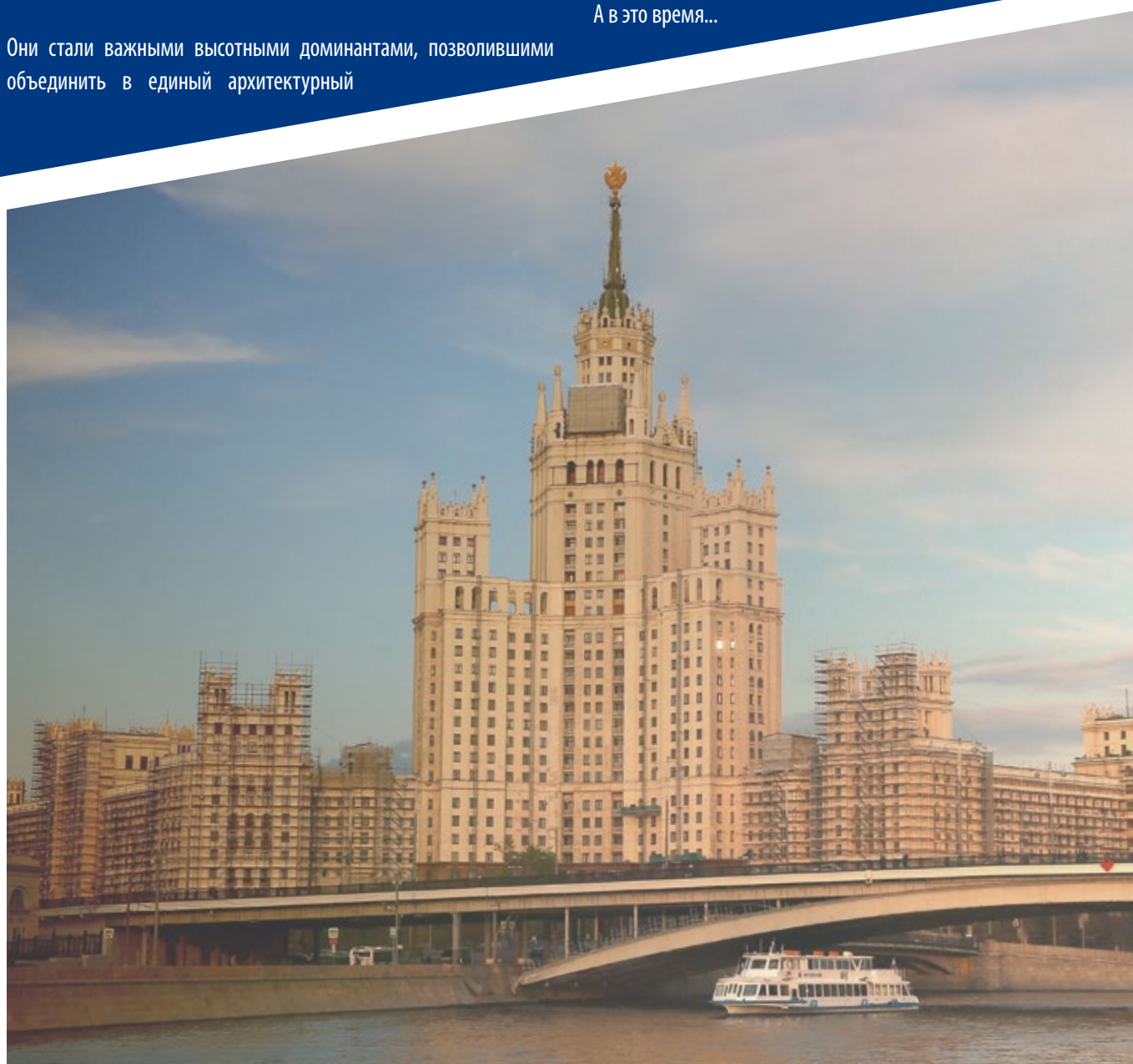
Вновь к теме высоток вернулись в 1947 году, когда вышло специальное постановление Совета Министров СССР за подписью И. В. Сталина «О строительстве в г. Москве многоэтажных зданий». В итоге из восьми запроектированных домов было реализовано только семь — возведению величественного здания высотой 275 м в Зарядье, у самой Красной площади, помешала смерть Сталина. После, на уже подготовленном для башни stilobate, построили гостиницу «Россия» вместе с одноименным киноконцертным залом.

Семь многоэтажных зданий, сооружение которых завершилось в 1952-1957 гг., довольно серьезно изменили силуэт столицы.

Они стали важными высотными доминантами, позволившими объединить в единый архитектурный

ансамбль весь центр города. Но главное значение высоток совсем не в этом — при их строительстве были применены новые технологии и материалы, прежде в Советском Союзе не использовавшиеся. Например, впервые было опробовано каркасное строительство — надземная часть здания монтировалась из стального каркаса, элементы которого сваривались или скреплялись болтами. Некоторые элементы каркаса армировались бетоном, что было необходимо не только для усиления жесткости, но и из соображений защиты каркаса от воздействия внешней среды. Кирпичная кладка каждого этажа опиралась на стальные ригели, передающие усилия на колонны. Помимо кирпича и гипсовых блоков, при устройстве перегородок применялись и пустотелые керамические блоки, призванные облегчить вес здания. Этой же цели служили пустоты и технические ходы, которым отводилась значительная часть в конструкции всего сооружения.

А в это время...



Жилой дом на Котельнической набережной

...На Горьковском автомобильном заводе им. Молотова задумались о новом легковом автомобиле среднего класса, которому предстояло в скором времени сменить выпускаемую «Победу». Эту разработку инициировал главный конструктор предприятия Андрей Александрович Липгарт. Он совершенно не собирался сидеть и ждать, когда «Победа» окончательно устареет и поступит указание строить новый автомобиль. Его необходимо было готовить заранее! Фактически именно Липгарт сформулировал основные требования к новой машине под индексом М21. Согласно этим требованиям автомобиль должен был сохранить существующий размер колесной базы (2700 мм) и максимально интегрировать узлы и агрегаты действующего производства. По сути в его основе должен был остаться старый автомобиль, накрытый сверху более современным и красивым кузовом. Это позволило бы быстрее и с минимальными затратами освоить новую модель в производстве — что было немаловажно при защите будущего проекта. В то же время конструкция М21 должна была включать принципиальные новинки, прежде всего автоматическую коробку передач на основе гидротрансформатора. Ведущим конструктором по новой машине М21 назначили Владимира Сергеевича Соловьева (в будущем главного конструктора Волж-



Конструкторы Джон Вильямс и Юрий Наумович Сорочкин в поисках формы кузова нового легкового автомобиля

ЛИПГАРТ ПОНИЖЕН В ДОЛЖНОСТИ ДО



Натурный макет нового автомобиля «Победа-2» — прообраза «Волги»

ского автомобильного завода), а разработку нового кузова поручили кузовщикам Сандалову и Джону Вильямсу (настоящее имя иммигранта из Великобритании — Томас Ботинг).

К сожалению, вскоре в КЭО Горьковского автозавода начались тектонические сдвиги — по надуманному предлогу А.А. Липгарт был освобожден от руководства конструкторским коллективом (он возглавлял его почти 20 лет!) и понижен до должности заместителя главного конструктора. Место главного конструктора занял начальник конструкторского отдела грузовых автомобилей Лев Васильевич Косткин.

В марте 1952 года обсуждался первый результат работы по М21 — гипсовый макет нового легкового автомобиля, все еще несущего имя «Победа». Машина скульптора Льва Михайловича Еремеева имела уже кузов типа «седан» и гнутые панорамные стекла спереди и сзади — важные фамильные признаки будущей «Волги». Но в целом «Победа» с индексом М21 напоминала уменьшенный представительский авто-

мобиль ЗИМ. Из-за этого макет не только не поражал новизной форм, но и выглядел довольно тяжеловесным и малоперспективным.

Стало понятно, что изначальная ставка на «платформу» от старой «Победы» себя не оправдала. Существующая компоновка не только не позволяла создать автомобиль новых форм, но и значительно ограничивала размеры салона будущей машины, не давая сделать его по-настоящему комфортабельным. При малейшей попытке изменить компоновку неизменно нарушались пропорции созданного образа кузова. А значит, проектирование необходимо было начинать заново, отказавшись от существующего основания кузова.

В мае 1952 года Липгарта, обладателя пяти (!) Сталинских премий, отправили на Миасский автозавод — простым конструктором, а Косткина — инженером на Минский автозавод. Но даже обезглавив верхушку КЭО ГАЗ, работы по новой машине М21 остановить уже не могли.

ЗАМЕСТИТЕЛЯ ГЛАВНОГО КОНСТРУКТОРА



Скульптор КЭО ГАЗ Лев Михайлович Еремеев у натурального макета машины М21 «Победа»

АВТОМОБИЛЬ В ДЕТАЛЯХ

Главный символ автомобиля М21 «Волга» — хромированная фигурка оленя на капоте. Обычно такие фигурки на машинах принято называть французским словом *mascotte* — дословно «предмет, приносящий удачу».

ТАЛИСМАН АВТОМОБИЛЯ М21 В ВИДЕ ЛЕТАЮЩЕГО ОЛЕНЯ ВОЗНИК ЕЩЕ НА ЭТАПЕ ГИПСОВЫХ МАКЕТОВ «ВОЛГИ» В 1953 ГОДУ.

С чьей конкретно легкой руки он появился, сегодня сказать сложно. Сама идея использования в эмблеме автомобиля образа оленя со старинного герба Нижнего Новгорода принадлежала москвичам В. И. Арямову и Ю. А. Долматовскому — они использовали этот символ при попытке модернизации внешнего вида «Победы». Идею подхватил Л. М. Еремеев — он перенес оленя на эмблему легкового автомобиля ЗИМ и, видимо, первым предложил установить его на капот «Волги». Но на первых прототипах «Волги» олень выглядел

излишне натуралистично — в движении такая фигурка совершенно не воспринималась. К тому же роптали технологи — в массовом изготовлении маскот должен быть проще. По слухам, лаконичность фигурке придала знаменитый скульптор Вера Мухина — автор «Рабочего и колхозницы». Может, это и вымысел, но на капотная фигурка оленя давно считается шедевром автомобильной геральдики.

До 1959 года ее помещали на все машины «Волга» без исключения, позже фигурку перестали ставить на таксомоторы, вероятно, ради экономии, и на автомобили, экспортируемые в Европу. Считалось, что красивый маскот очень опасен для пешеходов в случае наезда, ведь он мог нанести раны, несовместимые с жизнью. На капоты автомобилей, поступавших в таксопарки и отправлявшихся на экспорт, вместо оленя устанавливали хромированную «каплю» — безликую, зато безопасную.

Вскоре о небезопасности маскота «Волги» заговорили и внутри страны. С 1962 года фигурку перестали ставить на новые автомобили, сходявшие с конвейера, а затем ГАИ потребовала демонтировать ее и с машин, находившихся в эксплуатации в государственных организациях.



Главный символ ГАЗ-21 «Волга» — фигурка оленя на капоте



1 — капот; 2 — усилитель капота; 3 — усилитель капота передний; 4 — молдинг капота центральный; 5 — заводской знак; 6 — орнамент капота верхний; 7 — штырь замка капота в сборе; 8 — крюк предохранителя замка капота; 9 — винт 1,7х3 (AP) — 2 шт.; 10 — винт 1,7х4 (AM) — 5 шт.; 11 — винт 2,0х4 (BM) — 5 шт.; 12 — отвертка крестовая



На площадке усилителя капота, расположенной в его передней части, установите крюк предохранителя замка капота. Изгиб крюка должен быть направлен в сторону задней части усилителя. Совместите центrovочный штифт крюка предохранителя с ответным отверстием на площадке усилителя и закрепите деталь при помощи винта 1,7х3 (AP).



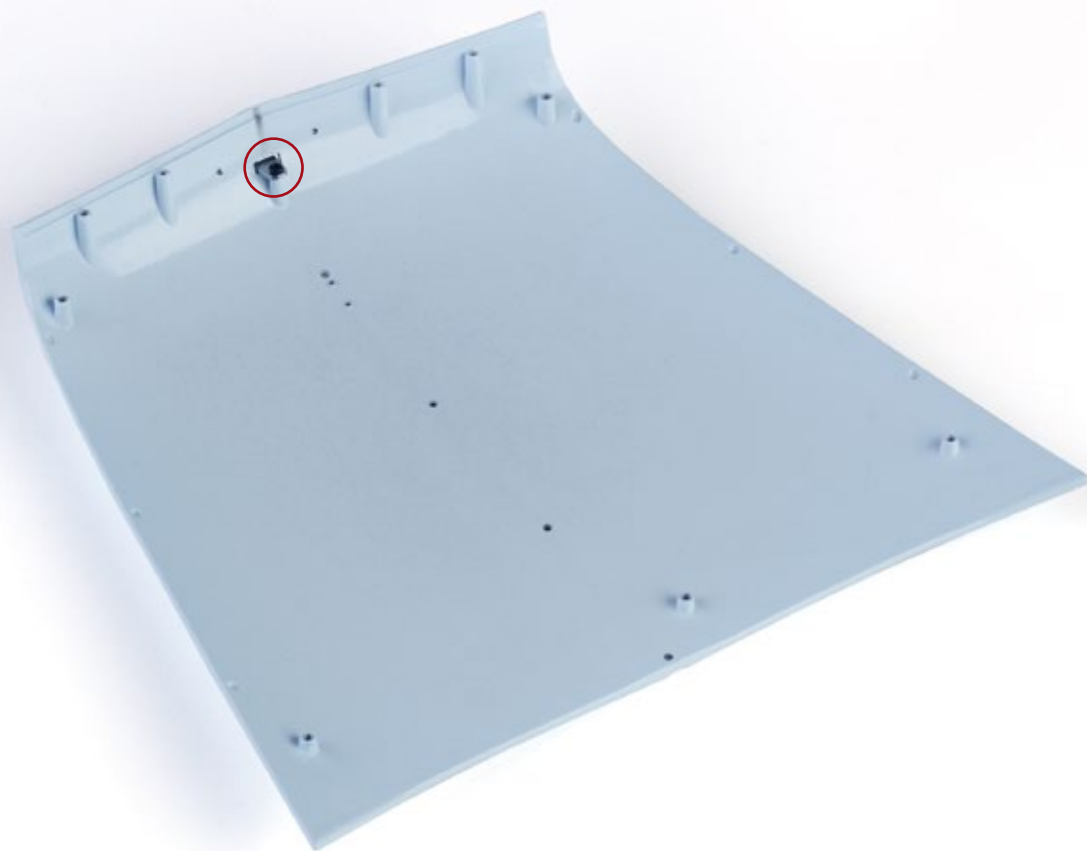
СБОРКА КАПОТА



По центру площадки усилителя капота, рядом с установленным крюком, расположите штырь замка капота. Совместите центровочные выступы на его основании с ответными углублениями около отверстия площадки. Установите деталь на усилитель и зафиксируйте ее при помощи винта 1,7х3 (AP) с обратной стороны площадки.

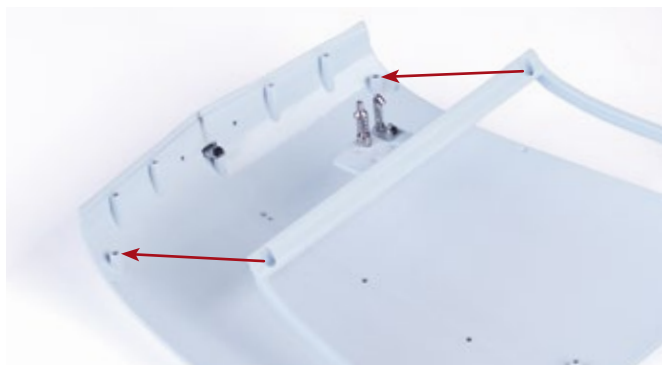


Установите заводской знак на лицевой стороне капота в передней его части. Вставьте крепежную пластину знака в прорезь капота. Совместите центровочные штифты боковых элементов знака с отверстиями на капоте и плотно прижмите детали друг к другу. Закрепите установленный знак с внутренней стороны капота винтом 1,7х4 (AM).

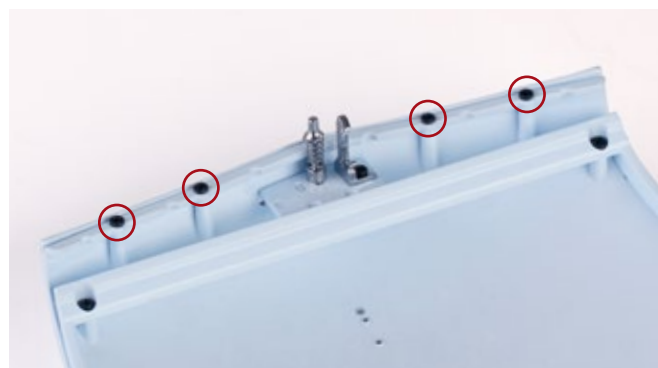
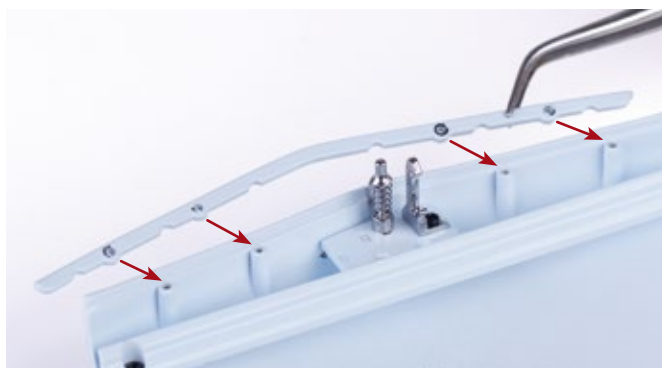


СОВЕТ МОДЕЛИСТУ:

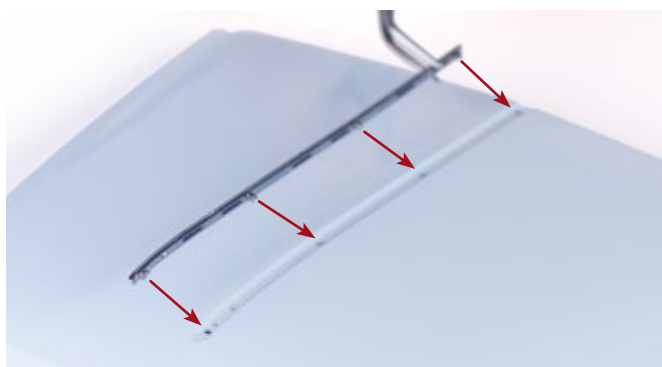
ЛИНИЯ СБОРКИ



Поместите собранный ранее усилитель капота на внутреннюю плоскость капота. Проверьте совмещение центровочных штырей усилителя, расположенных на боковых элементах, с ответными отверстиями капота (по три отверстия вдоль левой и правой граней). Закрепите установленную деталь пятью винтами 2,0x4 (BM).



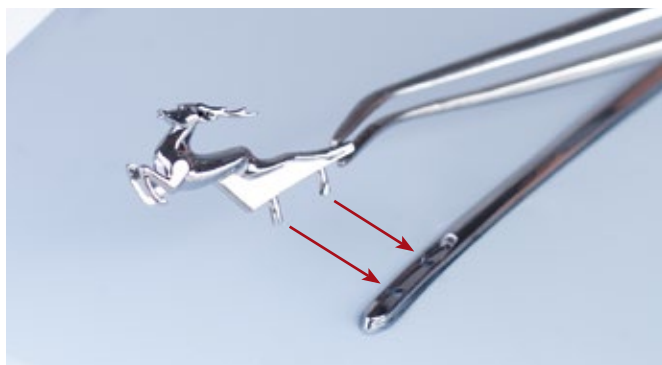
На передней грани капота, с внутренней стороны, установите и закрепите при помощи четырех винтов 1,7x4 (AM) передний усилитель. Обратите внимание: усилитель имеет вогнутую форму и устанавливается внутрь капота только одной стороной.



По центру верхней плоскости капота установите центральный молдинг капота. Совместите четыре центровочных штыря на нижней плоскости молдинга с ответными отверстиями капота и плотно прижмите детали друг к другу. Обратите внимание: в передней части молдинга имеется посадочное место для орнамента капота (фигура оленя).

Для облегчения процесса сборки все пакеты с винтами имеют маркировку, которая упоминается в инструкции. Винты, предоставленные в коллекции, подразделяются на два типа: для фиксации в пластмассовых и металлических деталях. Соответственно своему типу они маркируются буквами Р и М (вторая буква в индексе маркировки винтов). В инструкциях по сборке оба типа крепежа упоминаются как «винты». Во избежание трудностей с определением размера и типа винтов не высыпайте все винты из пакетов до начала сборки. Извлекайте их из пакетов по мере необходимости. В отверстиях деталей, предназначенных для закручивания винтов, отсутствует резьба. При фиксации деталей винт сам нарезает резьбу своим телом. В особо трудных случаях рекомендуется предварительно (до крепежа детали) нарезать и прогнать резьбу необходимым винтом, закрутив его в отверстие и выкрутив один-два раза.

ЛИНИЯ СБОРКИ



Расположите орнамент капота поверх ранее установленного молдинга (в передней его части). Совместите крепежные штифты фигурки с отверстиями молдинга. Аккуратно установите орнамент на капот, убедитесь в том, что штифты прошли во все отверстия молдинга и капота. Плотнo прижмите деталь к капоту. Во избежание поломки декоративной фигурки орнамента не держите деталь за тонкие элементы. Рекомендуется брать орнамент за его основание.



СБОРКА КАПОТА



Автомобиль «Волга» первых выпусков, со «звездой»

Если сегодня попытаться составить рейтинг наиболее любимых и узнаваемых советских легковых автомобилей, то, пожалуй, ГАЗ-21 «Волга» займет в нем лидирующую позицию.

Чем дальше мы удаляемся от 1960-х годов, когда «Волга» являлась обычным и довольно привычным транспортным средством, тем больше этот стремительный автомобиль становится объектом поклонения. И неудивительно — слишком выразительной получилась машина у горьковских конструкторов. Спустя почти полвека практически любой россиянин, даже мельком взглянув на «двадцать первую», без труда скажет, что это «Волга». Такой узнаваемости может

позавидовать большинство современных легковушек, которые можно отличить друг от друга лишь по эмблемам.

Автомобили ГАЗ-21 «Волга» принято разделять на три производственные серии, различающиеся внешним декором, прежде всего, решеткой радиатора — что и стало определяющим в закрепившихся названиях этих серий.

Машины самых первых лет выпуска легко распознать по решетке радиатора «со звездой». Формально производство ГАЗ-21 «Волга» началось 10 октября 1956 года, когда с конвейера Горьковского автозавода сошли первые пять автомобилей, — тем самым предприятие выполняло принятые на себя обязательства по срокам освоения новой модели. Ее массовый выпуск стартовал лишь в начале 1957 года.

Первое время машины комплектовались «победовским» нижнеклапанным двигателем, в отличие от самой «Победы» имевшим несколько большую мощность (65 л.с.) за счет увеличения как рабочего объема (2,42 л), так и степени сжатия. В том же году на автозаводе завершили подготовку производства современного верхнеклапанного двигателя модели ГАЗ-21А, и примерно с июля конвейер перешел на оснащение автомобилей «Волга» новым мотором.

Базовой версией считалась машина с автоматической коробкой передач. Но сложность изготовления такой трансмиссии, более того — проблемы с эксплуатацией и ремонтом «Волги» с «автоматом» привели к тому, что фактически таких автомобилей было изготовлено сравнительно немного, всего около 700 экземпляров. Намного более распространенным стал вариант с механической коробкой передач, имеющий рычаг переключения передач на рулевой колонке. Всего в 1957–1958 гг. было изготовлено 32 000 автомобилей первой серии. Вторая серия ГАЗ-21 «Волга», выпускавшаяся в 1959–1962 гг., имела решетку радиатора с 16 вертикальными прорезями. Отставка звезды с решетки радиатора была вызвана политическими мотивами.

Часто покупатели в капиталистических странах отказывались от приобретения советского автомобиля «Волга» только потому, что спереди красовалась пятиконечная звезда — символ социалистического государства.

Изменение облицовки радиатора на что-то более нейтральное позволило бы поднять продажи ГАЗ-21 «Волга» за рубежом и тем самым увеличить валютную выручку СССР. Кроме решетки радиатора, которая теперь имела 16 прорезей и была прозвана «акулей пастью», на машинах второй серии видоизменились передний бампер, подфарники и плафон освещения заднего номерного знака. С начала 1959 года «Волга» стала комплектоваться новой пане-

ПЯТИКОНЕЧНАЯ ЗВЕЗДА — СИМВОЛ



Салон автомобиля «Волга»



«Волга» второй серии

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ГОСУДАРСТВА

лю приборов, добавились омыватель стекла, задняя пепельница и поручни на диване. Привод замка капота был перенесен на левую сторону. Экспортные модификации получили замкнутые по периметрам лобового и заднего стекол хромированные оклады. В 1960 году «Волга» обрела более совершенный карбюратор, а в 1961-м — подвеску с телескопическими амортизаторами вместо рычажных. Всего до 1962 года было выпущено чуть более 140 000 автомобилей второй серии.

В апреле 1962-го началось производство усовершенствованных седанов третьей серии. Одновременно стартовал выпуск модификаций с кузовом «универсал»: ГАЗ-22 (грузопассажирский) и ГАЗ-23 (санитарный). Внешней отличительной чертой этих машин стала хромированная решетка радиатора «китовый ус» — с частоклом узких прутьев. Бамперы автомобиля лишились «клыков» и стали более легковесными за счет горизонтального членения на две половины — хромированную верхнюю и окрашенную в цвет кузова нижнюю.

Машина получила новые подфарники, заходящие на боковины крыльев, новые задние фонари. Новая декоративная ручка крышки багажника была стилизована под чайку. На обращенной вверх части передних и задних крыльев появились тонкие хромированные

вставки-молдинги (на моделях с улучшенной отделкой). Дверные молдинги стали хромированными (а не алюминиевыми, как прежде).

Рестайлинг машины был проведен под руководством художника-конструктора Льва Еремеева. Художникам автозавода удалось, сохранив самобытный стиль «двадцать первой», придать модернизированной «Волге» заметную новизну.

Параллельно с изменением внешнего оформления машины (но без четкой привязки к этому) велась техническая модернизация модели. За счет внедрения поршней новой конструкции без изменения обоих вариантов головки блока удалось повысить степень сжатия с 6,6 до 6,7 (в форсированной версии — с 7,15 до 7,65). Благодаря установке нового карбюратора прирост мощности составил 5 л.с. (75 и 85 л.с. соответственно в обычной и форсированной версиях мотора). В результате динамика улучшилась, правда, незначительно: до 100 км/ч

обновленная «Волга» разгонялась на 2-3 с быстрее своей предшественницы. Прироста паспортной максимальной скорости (с 132 до 135 км/ч) удалось достичь лишь на экспортных модификациях — расход топлива при этом не изменился. Кроме того, в системе питания появился фильтр тонкой очистки топлива. Новая открытая система вентиляции картера предотвращала смолообразование во всасывающей системе. В трансмиссии вместо рычажных стали использовать гидравлические телескопические амортизаторы, что потребовало изменения конструкции верхних рычагов передней подвески. Для увеличения регулировочного запаса угла развала передних колес в крепление верхних рычагов была введена эксцентриковая втулка. Обновился и салон. Передний диван сделали более удобным, появился раскладной механизм. Образованное сиденьями «спальное место» стало заметно ровнее.

В 1965 году «Волга» была в очередной (и последний) раз модернизирована. Изменения коснулись двигателя — его оснастили новым карбюратором К-124, лонжероны машины в месте крепления рулевого механизма усилили, а вместо шариковых подшипников в ступицах передних колес применили роликовые. Помимо этого, была усовершенствована система отопления салона.

«Двадцать первая» наконец-то избавилась от литеры М в заводском индексе (имени Молотова Горьковский автозавод лишился еще в 1957 году) и стала официально именоваться просто ГАЗ-21 — с литерой, указывающей на модификацию.

Третья серия стала самой массовой — всего было выпущено около 470 000 таких машин. Последняя машина этого поколения сошла с конвейера 15 июля 1970 года, и ее сменила легковая машина ГАЗ-24 «Волга», которую последующие 20 лет величали не иначе как «новая», в противопоставление «старой» — ГАЗ-21 «Волга».

В 1965 ГОДУ «ВОЛГА» БЫЛА



Рекламный постер автомобиля «Волга»



«Волга» третьей серии — наиболее массовая и популярная

МОДЕРНИЗИРОВАНА В ПОСЛЕДНИЙ РАЗ

Техническая характеристика автомобиля ГАЗ-21Р

Число мест	5
Максимальная скорость, км/ч	130
Расход топлива при скорости 90 км/ч	11,0-13,5 л/100 км
Разгон до 100 км/ч, с	32
Тормозной путь со скорости 70 км/ч, м	32
Размер шин	6,70-15
Масса	
Снаряженная, кг	1460
Полная, кг	1885
На переднюю ось, кг	905
На заднюю ось, кг	980

Двигатель ЗМЗ-21А	Рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный
Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, см ³	2445
Степень сжатия	6,7
Максимальная мощность	75 л.с. при 4000 об/мин
Максимальный крутящий момент	17 кгс ^М при 2200 об/мин
Коробка передач	механическая, трехступенчатая, с синхронизаторами на второй и третьей передачах
Передаточные числа	I — 3,115; II — 1,772; III — 1,00; задняя — 3,738

Подвеска

Передняя	независимая, пружинная на двойных поперечных рычагах; амортизаторы гидравлические, телескопические
Задняя	зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Тормоза

Рабочий	Передние и задние барабанные; привод гидравлический
Стояночный	Колодочный, на карданный вал, привод механический

НЕ ПРОПУСТИТЕ СЛЕДУЮЩИЙ ВЫПУСК!
В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ!

Волга M21



МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ
С РАБОТАЮЩИМИ ФАРАМИ
И ПОДВИЖНЫМИ ДЕТАЛЯМИ!

ДЛИНА 597 ММ, ШИРИНА 236 ММ, ВЫСОТА 202 ММ



ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
Рекомендуемая розничная цена
второго выпуска 249 РУБ.

СО 2-М ВЫПУСКОМ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ
ЖУРНАЛ И СЛЕДУЮЩИЕ ДЕТАЛИ ДЛЯ СБОРКИ!

- ✦ ДЕТАЛИ ДЛЯ СБОРКИ ПЕРЕДНЕГО БАМПЕРА
- ✦ ПЕРЕДНИЙ НОМЕРНОЙ ЗНАК
- ✦ РЕШЕТКА РАДИАТОРА
- ✦ КРЕПЕЖНЫЕ ВИНТЫ



* Годы выпуска первой серии автомобиля M21 «Волга».



16+

D'AGOSTINI